

Z aktuálních událostí

Republiková rada seniorů (RRS) OSŽ zasedala v Praze 29. května a řešila mimo jiné organizační záležitosti týkající se konference seniorů (uskuteční se 20. 6. v České Třebové). Některé základní organizace, které byly vyzvány, aby nahlásily, kolik seniorů se zúčastní, totiž nereagovaly, a tak stále zbývá několik volných míst. Předseda RRS Kurt Mužík naopak vyjádřil spokojenost s účastí členů rady, ale i s průběhem sjezdu Rady seniorů ČR, který se konal v Praze 12. května.

Rada se dále zabývala možnou účastí svých členů na sportovních hrách seniorů v Plzni 10. – 13. července.

O tom, jak probíhaly podnikové konference OSŽ Českých drah, ČD Cargo a SŽDC, informoval Kurt Mužík, který se všech jednání účastnil. Jeho hodnocení doplnil host jednatel, I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun o informace z aktuálního dění na železnici, včetně jednání tripartity a ze sjezdu OZZ (Odborové sdružení železničářů), který se konal ve dnech 26. – 27. května na Slovensku v Rajeckých Teplicích. Předsedou OZZ byl na další období zvolen Mgr. František Zapananik. Vladislav Vokoun pak odpověděl na dotazy, které se týkaly záměrů na poskytování bezplatného cestování na železnici pro seniory, ale i sjednocení tarifů v železniční dopravě, zveřejněných v médiích.

Diskutovalo se o organizační přípravě sjezdu OSŽ a o návrzích na volené funkcionáře OSŽ. Na závěr jednání RRS Kurt Mužík sdělil, kteří hosté jsou pozváni na konferenci seniorů a kdo bude organizačně konferenci zabezpečovat.

Jednání Ústředí OSŽ mělo tentokrát o něco slavnostnější ráz než jindy. Na dva dny (středa 31. 5. a čtvrtek 1. 6.) se do hotelu Skalka v Rajeckých Teplicích, rekreačního zařízení v majetku OSŽ, sjeli členové Ústředí OSŽ, aby si mimo jiné prohlédli, co nového tady bylo pro hotelové hosty i turisty v uplynulých měsících připraveno.

Ještě večer stihli členové ústředí probrat kontrolu plnění úkolů (mimo jiné bylo zmíněno, že i na podzim bude probíhat školení nových funkcionářů OSŽ) a informace ze zásadních jednání. I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun zřekapituloval události poslední dny od dubnového plenárního zasedání tripartity, kde zástupci OSŽ (Vladislav Vokoun a Martin Vavrečka) dosáhli významného úspěchu – zástupci odborů i zaměstnavatelů odmítli harmonogram liberalizace navržený ministerstvem dopravy.

Tajemník Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Antonín Leitgeb informoval mimo jiné o tom, že se podařilo zastavit prodej depa ve Volarech. „**Depo se prodávat nebude: na rok bude nájem a pak se uvidí. Zatím společnosti GW Train Regio chybějí lidé, chybějí motorová vozidla, neví se, jak bude vyřešen radioblok.**“ dodal A. Leitgeb.

O dění ve společnosti ČD Cargo (mimo jiné i o dozorčí radě z 29. 5.) informoval místopředseda OSŽ Radek Nekola. Uvedl, že plán se překračuje a ztráta jednotlivých vozových zásilek je velice nízká. Dále mluvil o využití opce k nákupu dalších lokomotiv typu Vectron či o spuštění projektu obnovy dieselové traktory, která byla dlouhodobě zanedbávaná.

Miroslav Novotný (místopředseda OSŽ) hovořil o květnovém zasedání komise pro státní správu, která mimo jiné jednala o ochraně osobních údajů, o kariérim řízení či o postupu implementace zákona o státní službě, a dále o nedávném sjezdu Rady seniorů ČR, kde vystoupili

téměř všichni vrcholoví politici.

Mgr. Martin Malý (místopředseda OSŽ, předseda PV OSŽ SŽDC) informoval o schůzce vedení SŽDC se zástupci odborových centrál (29. 5.), kde se mimo jiné řešila i otázka užívání místnosti odborových centrál v objektech SŽDC.

Druhý jednací den byl zahájen hodnocením podnikových konferencí PV OSŽ při ČD, ČD Cargo a SŽDC, které se konaly ve dnech 16. až 18. 5., a dále se hovořilo o přípravě konferencí Nedrážního republikového výboru – NeRV OSŽ (13. 6. v České Třebové) a Republikové rady seniorů OSŽ (20. 6. tamtéž) a také o přípravách VII. sjezdu OSŽ v Ostravě.

V další části jednání vzalo Ústředí OSŽ na vědomí dva informativní materiály: Přehled o zaměstnanosti a mzdovém vývoji za rok 2016 v zaměstnavatelských subjektech, kde působí odborové organizace OSŽ, a materiál s názvem Mzdy a odměňování u zaměstnavatelských subjektů, kde OSŽ uzavřelo kolektivní smlouvu.

Ústředí OSŽ se zabývalo i rozpočtem za leden až březen letošního roku, schválilo zprávu o poskytování právní pomoci v rámci OSŽ za rok 2016 (JUDr. Petr Večeř) a vyslechlo informaci o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2016 (Miroslav Feber). Členové Ústředí OSŽ vyslechli i zprávu Revizní komise OSŽ, odsouhlasili žádost o prodej rekreačních objektů ZO OSŽ Praha–Žižkov, vzali na vědomí záměr rekonstrukce objektu Domu Bohemika a vyslechli informaci člena Ústředí OSŽ Bc. Petra Tomana o činnosti ZPMV a informaci Mgr. Martina Malého o kongresu ETF v Barceloně, kde byla do výkonného výboru ETF zvolena PhDr. Helena Romanová, vedoucí kanceláře předsedy OSŽ.

Zasedání Představenstva OSŽ, které se konalo v úterý 6. 6. v sídle OSŽ v pražských Vysočanech, mělo na programu tradiční body. Blok informací ze zásadních jednání odstartoval Vladislav Vokoun konstatováním, že po dubnové tripartitě se konečně „daly do pohybu věci“, které OSŽ posazovalo v souvislosti s liberalizací železniční osobní dopravy. „**Včera na svaz dorazilo oznámení, že se zakládá expertní skupina na liberalizaci železniční osobní dopravy, ČD provádějí výpočty nákladů na mimořádnosti a kvantifikují přírůstek na obnovitelné zdroje, běží i integrace jízdného.**“ konstatoval Vladislav Vokoun. Kraje si podle jeho slov začínají uvědomovat složitost problematiky veřejné osobní železniční dopravy; dodal, že nic nebrání tomu, aby ministerstvo začalo konat a začaly se připravovat nové výzvy na čerpání prostředků OPD 2.

Miroslav Novotný (předseda Nedrážního republikového výboru OSŽ – NeRV) informoval o tom, že jednání v OHL ŽS Brno postoupila pozitivním směrem v otázce změny kolektivní smlouvy.

Za SŽDC i ČD Cargo oba místopředsedové OSŽ (Mgr. Martin Malý a Radek Nekola) shodně konstatovali, že od jednání Ústředí OSŽ v Rajeckých Teplicích „nedošlo k žádným posunům“, pouze Radek Nekola zmínil, že ve čtvrtek 15. 6. budou odborové centrály působící u společnosti ČD Cargo jednat s vedením společnosti.

Další část byla věnována přípravám VII. sjezdu OSŽ a zbývajícím dvěma konferencím (Nedrážní 13. 6. v České Třebové, Republiková rada seniorů 20. 6. v České Třebové). V další části představenstvo schválilo jednu dávku z Podpůrného fondu OSŽ a některé organizační záležitosti. **-red-**

Golfový sen

Za účasti německého, belgického a českého družstva se v Německu, v golfovém klubu Gut Neuenhof, konalo 29. – 31. května 2017 regionální mistrovství USIC v golfu. Česká výprava pod vedením Věry Nečasové, tajemnice PV OSŽ při ČD, a. s., byla velmi úspěšná. V mužské kategorii obsadila druhé místo, což se povedlo poprvé v historii. Ale ani ženy se rozhodně nedaly zahanbit. Pavlína Žáčková (ČD, a. s., GR) vyhrála ženskou část turnaje dle netto bodů, Hana Dluhošová (ČD, a. s., GR) dosáhla nejdel-

šího odpalu turnaje. Nejlepším z našich golfistů se stal Miloš Žák (ČD, a. s., GR), který dle netto bodů obsadil druhé místo. Dalšími našimi golfisty dle umístění byli Milan Holeček (SŽDC, SSZT Plzeň), Milan Piša (SŽDC, GR) a Jaromír Macháč (ČD Cargo, a. s., SOKV Ostrava). Treninkový den i vlastní turnaj proběhly za velmi horkého počasí, což pro hráče bylo velmi náročné, ale kvalita hřiště i příkladná péče organizátorů pomohly zúčastněným plnit své golfové sny. **-oše-**



Miloš Žák právě odpálil na jamku číslo 17.



Kraje si začínají uvědomovat složitost problematiky veřejné osobní železniční dopravy. Na ilustračním snímku projíždí osobní vlak 7203 po trati 184 zastávkou na znamení s nezvyklým názvem Pila. Snímek Michael Mareš

Arriva škrtá, Leo Express omezuje počet spojů a České dráhy přidávají vagony

Dopravce Arriva přes léto nespustí plánované každodenní vlakové spojení Prahy s Novou Pečí a zůstane jen u víkendových spojů, napsal v sobotu 3. 6. 2017 server iDnes.cz s odůvodněním Arrivy, že je to v důsledku zavedení přímého vlaku Českých drah, který je placený z veřejných rozpočtů. Jak píše iDnes, plány Arrivy změnil Český úřad zeměměřičský a katastrální, který u státního dopravce objednal prodloužení ministerstvem dopravy placeného expresu z Prahy přes Český Krumlov až do Nového Údolí. Arriva měla od 12. června až do září jezdit každý den z Prahy do Nové Pece, nakonec zůstane jen u provozu o víkendech.

Také dopravce Leo Express se dostal do potíží. V pondělí ráno (5. 6. 2017 v 5.54 hodin) v Přerově projel vlak jedoucí ze Starého Města

u Uherského Hradiště do Přerova (LE 1342) návštěvidlo zakazující jízdu a následně se srazil se zařazeným kusé koleje. V důsledku srážky bylo dle informací Drážní inspekce 17 osob zraněno (15 cestujících a 2 stevardi) a celková škoda byla doposud odhadnuta na 20 milionů korun. Dopravce byl v důsledku nehody nucen omezit počet spojů, z Prahy dne 5. 6. nevyjely tři spoje, jako první LE 1357 v 11.13 h. V dalších čtrnácti dnech pak Leo Express nevypraví čtyři spoje denně: LE 1351 (odj. 7.13 h) a LE 1361 (odj. 15.13 h) z Prahy a LE 1352 a LE 1358 do Prahy. „**Není čím,**“ lakonicky konstatovala paní v informační kanceláři společnosti Leo Express v Praze na hlavním nádraží.

České dráhy dne 5. 6. kvůli zrušení několika spojů společnosti LE posílily některé své pravidelné spoje na Moravu o další vozy, například expres 129 Vsacan: Praha – Olomouc – Žilina, který odjíždí z Prahy v 15.22 hodin. Společnost České dráhy, a. s., tak předcházela případnému přeplnění svých vlaků po výpadku několika spojů soukromého dopravce.

V případě potřeby a zvýšené poptávky po cestování jsou České dráhy připraveny posílit své pravidelné spoje i v dalších dnech.

Ve vlacích platí obvyklý tarif Českých drah včetně všech tarifních nabídek. Cestující bez dalších slev (In karta atp.) tak zaplatí například za akční jízdenku v trase Praha – Olomouc 220 korun.

Michael Mareš s využitím iDnes.cz a tiskových zpráv Drážní inspekce a Českých drah

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Veškeré materiály, které se týkají železniční dopravy, konzultuji s představiteli OSŽ.“

Hovoříme se **ZBYŇKEM SVOBODOU**, mechanikem SOKV Ústí nad Labem, členem OSŽ a zastupitelem Ústeckého kraje (ČSSD)

Od podzimních krajských voleb jste zastupitelem Ústeckého kraje za ČSSD. OSŽ vás vloni podporovalo v krajských volbách a vy mu toto podporu letos vrátíte. První místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun nedávno na jednání Představenstva OSŽ na vašem příkladu demonstroval, jak je dobré mít své členy v krajských zastupitelstvech. Právě díky této spolupráci se v Ústeckém kraji podařilo výrazným způsobem ovlivnit záměr kraje na zřízení vlakové zastávky, dokonce Vladislav Vokoun mluvil o tom, že se vám podařilo tento záměr zastavit. Jak to tedy v Ústeckém kraji s vlakovou zastávkou dopadlo a jak jako zastupitel hodnotíte spolupráci s OSŽ?

Spolupráci s vedením OSŽ hodnotím velmi pozitivně, kvůli tomu jsem ostatně do toho šel a byl to i jeden z momentů, proč jsem kandidoval do zastupitelstva Ústeckého kraje. Ústecký kraj ale nemá problémy jenom s dopravou, ale jedním z mých hlavních úkolů, kterého se týkala podpora OSŽ, byla snaha mít možnost ovlivnit dopravu v kraji. I předseda vlády (Bohuslav Sobotka) jasně řekl, že naše strana bude podporovat národní dopravce ČD, a. s., a v tomto smyslu já na zastupitelstvu vystupuji a snažím se podporovat České dráhy. Veškeré materiály, které se týkají železniční dopravy, konzultuji s představiteli OSŽ: konkrétně s Radekem Nekolou a Vladislavem Vokounem, s oběma jsem ve spojení a domluvil jsem se s nimi na spolupráci. Jestli se však úplně, na sto

procent, podařilo odvrátit vlakovou zastávku v Ústeckém kraji, nejsem schopen říct, protože naše strana dopravu v gesci nemá (má ji KSČM), ale budeme se snažit, jak ve spolupráci s ostatními politickými stranami i s krajskými úředníky, protože ti tyto materiály především připravují, jednat a vysvětlovat jim, že tudy cesta nevede. Jejich představa se totiž diametrálně rozchází s naším viděním, podle nás je vlakovou zastávka, neboli nákup vlaků se servisem na třicet let, nesmysl. A my přitom ani nevíme, jestli tento dotační titul z Bruselu je vůbec ještě aktuální, jestli vůbec ještě může kraj žádat o dotaci. A i kdybychom o tuto dotaci zažádali, tak se budu kolegům v dopravní komisi, i ostatním zastupitelům, snažit vysvětlit, že tudy cesta nevede. Takže tím chci říct, že ještě není na sto procent vyhráno, protože ten materiál je stále živý a mění se. Náзор ČSSD je ale jasný: jít cestou národního dopravce v regionální dopravě a zároveň jedné regionální jízdenky s vlastní autobusovou přepravou. To je prioritou i pro mě.

Konkrétně ta informace, že vlakovou zastávku v Ústeckém kraji se podařilo odvrátit, se týkala jakého jednání?

O tomto materiálu se hlasovalo v dopravní komisi, již předsedá poslanec Jaroslav Foldyna, a tam se to podařilo odvrátit, ale následně Rada Ústeckého kraje tento materiál pozastavila a poupravila. Podle toho co vím, by tam mělo být uvedeno, že minimálně 75 % dopravy



v Ústeckém kraji by měly zajišťovat České dráhy, ale jak to s vlakovou zastávkou nakonec dopadne, je teď ještě v hvězdách. Záleží na ministerstvu dopravy, jestli tu dotaci vůbec posvědí, jestli je ještě vůbec aktuální. A pokud jí neposvědí, tak zaplatí pánbůh za to, protože vlakovou zastávku je hloupost. Takže pořád ještě není vyhráno a já jsem rád, že i OSŽ tu spolupráci s krajskými politiky vítá. Jestliže Vladislav Vokoun na Ústředí OSŽ řekl, že ta spolupráce je pro OSŽ přínosem, tak to samé mohu říct i já. Ostatně od toho na zastupitelstvu jsem a veškeré tyto kontroverzní nápady budu konzultovat s OSŽ.

(Pokračování na straně 2)

„Veškeré materiály, které se týkají železniční dopravy, konzultuji s představiteli OSŽ.“

(Dokončení ze str. 1)

Takže podle vás je spolupráce s OSŽ dobrá, potřebná a v podstatě i záslužná?

Ano, taková spolupráce je dobrá a potřebná pro obě strany. Člověk není „Všeználek“, jako zastupitel hlasují o spoustě věcí, a když něco neví, tak se zeptám. Konkrétní spolupráce s OSŽ byla založena právě na tom, abychom odvrátili vznik vlakopůjčovny v Ústeckém kraji. Už před volbami bylo jasné, že kraje chystají vlakopůjčovnu, a byl to právě jeden z těch důvodů, proč mě OSŽ ve volbách podporovalo, a myslím si, že se ta spolupráce vyplácí. Pevně doufám, že spolupráce mezi mnou, jako zastupitelem Ústeckého kraje, a odbory, bude dál pokračovat.

Zeptám se ještě na jednu věc, která s probíraným tématem tak úplně nesouvisí. Jste zastupitelem Ústeckého kraje, který byl v minulých letech doslova pověstný svými restriktivními kroky vůči železniční dopravě: například zastavováním provozu na lokálkách, omezováním železniční dopravy na některých tratích, což se mnohým lidem, a to nejen z tohoto regionu, nelíbilo. Jste ochoten přijmout jejich připomínky? A zabýváte se jimi?

Určitě, chtěl bych ale říct, že v minulosti tu možná nějaké restriktce byly, ale my teď jdeme úplně jinou cestou. I dopravní komise Ústeckého kraje tlačí na to, aby se obnovoval provoz na tratích, kde byl v minulosti zastaven. Obnovila se například Švestková dráha, kterou provozuje AZD; chtěli jsme otevřít i trať z Děčína směrem na Bohosudov, ale narázil to bohužel na stav kolejí, které jsou v majetku SŽDC. Stručně řečeno: snažíme se otevřít vše, co jde, třeba jen pro rekreační dopravu. Restriktce tu možná kdysi byly, ale teď – i díky integrovanému dopravnímu systému Ústeckého kraje – se řada železničních tratí otvírá, což je jediné dobře. Ano, co se týče připomínek, které by zlepšily železniční dopravu v kraji, které by pomohly rozvíjení tratí, zlepšení dopravy, tak s tím nemám problém. Předám je předsedovi dopravní komise, aby je zařadil na program jednání.

Michael Mareš

Cestou Obzoru se tedy veřejnosti, i ostatním členům OSŽ, otevírá možnost sdělit krajským zastupitelům v Ústeckém kraji své připomínky k železniční dopravě?

Určitě, od toho tady ti zastupitelé jsou, aby komunikovali s veřejností, aby veřejnost sama připomínkovala různé věci. Jsem pro, pojďme zjistit, co tady chybí, a to není jenom o železniční dopravě, ale také o školách a dalších věcech. Takže určitě se na mě mohou lidé obracet (svoboda.z@kr-ustecky.cz, mobil: 728 677 283).

Na 23. kolokvium na téma „Co přinese liberalizace české železnici?“, které v pátek 21. dubna uspořádaly Dopravní fakulta Jana Pernera a Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, vystoupila ve druhé části semináře za Ústecký kraj Ing. Pavlína Veliková, Ph.D., která v rámci bloku věnovanému integraci dopravy na lince (R25) Most – Plzeň v systému DÚK (Doprava Ústeckého kraje), uvedla, že liberalizace železniční dopravy je přínosem. Koresponduje to s názorem dopravní komise, jímž jste členem? Byla Ing. Veliková vůbec oprávněná s tímto názorem za Ústecký kraj vystoupit?

Ing. Veliková byla oprávněná mluvit za úřad Ústeckého kraje, je dlouholetou technickou poradkyní DÚK. Byla vyslána místo vedoucího Ing. Jeřábka, který se tohoto jednání nemohl zúčastnit. Měla ale pouze hovořit o jednotlivém jízdném a tím prezentovat, že můžeme být vedle sebe dva dopravci. Nemohu mluvit za celou dopravní komisi, ale sám za sebe určitě ano: liberalizace železnice začíná tam, kde národní dopravce České dráhy, a. s., už nechce zajišťovat dopravní obslužnost, pak ať přijde někdo jiný.

Jinými slovy: cílem je dopravní obslužnost kraje s Českými drahami, a. s. To mi potvrdil i předseda dopravní komise Jaroslav Foldyna. Samozřejmě veškeré mé budoucí kroky k zajištění dopravní obslužnosti po roce 2019 povedou vždy k národnímu dopravci a věřím, že i s přispěním Odborového sdružení železničářů.

PŘEDSTAVUJEME

Lýdie Vatterová: „Největší radost mám z opětovného zájmu lidí o odborovou činnost.“

Ve vedení ZO OSŽ SDC Ostrava došlo při posledních volbách k rozsáhlým změnám v obsazení funkcí v závodním výboru. Počátek změny nastal již 21. října 2016, kdy proběhla mimořádná konference a všichni členové původního závodního výboru, jakož i revizní komise, byli odvoláni a současně byl zvolen nový, prozatímní závodní výbor v čele s Lýdií Vatterovou, do té doby řadovou členkou této základní organizace. „Vše se odehrálo na základě založení petičního výboru a následné kontroly hospodaření. Více se nechci k této situaci vyjadřovat, neboť pro mě je to již uzavřená kapitola,“ říká Lýdie Vatterová.



V průběhu čtyř měsíců nastínil prozatímní závodní výbor vizi budoucí podoby ZO OSŽ SDC Ostrava – směr práce nejen ZV, ale i úsekových důvěrníků. Současně probíhal výběr kandidátů do nového závodního výboru a revizní komise, kteří byli následně pravoplatně zvoleni ve volbách 24. února 2017. Uvolněnou předsedkyní sedmičlenného ZV OSŽ se stala Lýdie Vatterová, místopředsedou Karel Smeja a hospodářkou Jiřina Lovásová.

A jaké jsou hlavní cíle nového vedení ZO OSŽ SDC Ostrava? „Chceme získat zpět důvěru našich členů, která byla v uplynulém období pošramocena. Preferujeme osobní návštěvy pracovníků naší ZO a informujeme členy o našich záměrech,“ shrnuje Lýdie Vatterová. Jak dále dodává, kvalitní a vyčerpávající informace považuje nový závodní výbor za prioritní. Zřízeny byly proto webové stránky www.oszsdcoostrava.cz, které podávají zprávy o dění v odborové organizaci. Na skoro každém pracovním místě jsou zřízeny nástěnky s informacemi. Další informace získávají členové z „Odborového časáku“, který vydává závodní výbor čtvrtletně.

K tomu, aby svoji práci dělali členové nového závodního výboru dobře, pomáhají novými členy závodního výboru ve velké míře také školení, pořádaná vedením OSŽ, jejichž náplní

je BOZP, školení pro začínající předsedy a členy ZV OSŽ. „Nikdy jsme tuto práci nedělali, a proto jsou pro nás tyto informace velice cenné,“ konstatuje předsedkyně. „Chtěla bych touto cestou poděkovat i odborářům ze zdejších organizací a to předsedovi z OSŽ Bohumín Františku Pavlíkovi, děvčatům z OSŽ Ostrava, jmenovitě Blance Lomnančíkové, která organizaci zastupuje i na Výboru OSŽ, a všem, kteří mi byli, ať již radou nebo podporou, nápomocní v mých stále ještě začátcích.“

Základní organizace OSŽ SDC Ostrava má své členy ve 32 odborových úsecích, obvod této ZO zahrnuje pracoviště od Moravského Berouna na Bruntálsku, přes Knov a Frenštát pod Radhoštěm až po Mosty u Jablunkova, de facto až ke slovenským hranicím. Jejimi členy jsou zaměstnanci infrastruktury a to Správy sdělovací a zabezpečovací, Správy elektrotechniky a energetiky, Správy tratí, Správy budov a bytového hospodářství, Správy mostů a tunelů a zaměstnanci aparátu OŘ Ostrava. „Celkem čítá naše základní organizace 351 aktivních členů a 157 seniorů. Pro své členy zabezpečujeme především pracovní právní ochranu, dodržování zákoníku práce a podnikové kolektivní smlouvy, jakož i bezpečnost při práci. Stranou nezůstává ani zajišťování pojistění za škody způsobené při výkonu povolání, rekreace, kulturní a sportovní akce. Připravujeme turnaje v bowlingu, návštěvu přečerpávací elektrárny Dlouhé Stráně, Festival radosti a života pod Pálavou a spoustu dalších lákavých akcí. Myslím si, že tak dále ke stmelování kolektivů a lidí závažnou společně vzájemně komunikovat a budou si nápomocní v každé situaci,“ dodává předsedkyně nového ZV OSŽ SDC Ostrava. „Naši snahou je, aby všichni odboráři infrastruktury a řízení provozu táhli takřka jako za jeden provaz, a aby se odstranila někdy se projevující revnivost mezi jednotlivými odděleními, neboť jedna profese se neobejde bez druhé, to je třeba si uvědomit,“ vysvětluje Lýdie Vatterová. Jak dále dodává, nový ZV OSŽ navázal spolupráci se ZO OSŽ Ostrava, s nimiž pořádá pro své členy společně velké akce, jako byl 1. reprezentační ples Moravskoslezských železničářů, který se uskutečnil koncem března, 20. května proběhla společná oslava Dne dětí (historický šerm, ukázka hasičských zásahů, různé soutěže a také prohlídka dolu Michal) a na červenec se připravuje akce pod názvem Přivítání léta. „Největší radost mám z toho, že spolupracují s bezvadným týmem lidí v ZV, RK, na pracovních akcích a když vidíme, že lidé se znovu zajímají o odborovou činnost, je to pro nás signál, že jsme na dobré cestě,“ dodává závěrem Lýdie Vatterová.

Miroslav Čáslavský



Při dotahování upevňovačů pomáhá udržujícím zaměstnancům jednomužný utahovací šroub.

NAVŠTÍVILI JSME

Traťový úsek Ostrava-Svinov

Železniční koridor byl v obvodu provozního střediska SŽDC (traťového okrsku – TO) Ostrava-Svinov dokončen v roce 2002. Pět let trvala záruka na provedené práce, během nichž případné závady, které podléhaly záruce, odstraňoval dodavatel stavby. Následnou údržbu mají na starosti zaměstnanci zdejšího traťového okrsku, který spadá pod Správu tratí Oblastního ředitelství (OR) SŽDC Ostrava.

„Běžnou údržbu provádíme vlastními silami, při větším rozsahu oprav je vyhlášeno OŘ stavební firma, naše provozní středisko provádí nad těmito pracemi dozor,“ vysvětluje vedoucí provozního střediska Ostrava Svinov Jan Curylo. Jak dále dodává, potřebné výluky zajišťuje provozní úsek prostřednictvím odpovědného zaměstnance objednatelů výluky (OZO). „Celkem mám k dispozici devatenáct lidí – vrchního správce tratí, vrchního mistra, mistra, zámečnický kolejkový konstruktér, obchůzkaře, řidiče speciálních hnacích vozidel (SHV) a defektoskopisty,“ vypočítává.

Nejčastější poruchami, které zaměstnanci TO odstraňují, jsou poruchy výměnových částí výhybek, lepených izolovaných styků, dotahování upevňovačů, vysekávání přerostlých dřevin, opravy jazyků výměn a srdcovek, či čištění příkopů. Závady se zjišťují kontrolní činností, jako jsou revize, pochůzky, nebo kontrolní jízdy. Tam, kde je traťová rychlost vyšší než 120 km/h, jsou pochůzky z důvodu bezpečnosti zakázány a provádí se kontrolními jízdami. „Celkem se staráme o 26,5 km tratí, z čehož deset kilometrů leží na koridoru. V případě zjištění závady ji zaevidujeme a určíme termín k odstranění,“

Miroslav Čáslavský



Vedoucí provozního střediska Ostrava-Svinov Jan Curylo řídí práci 19 lidí – od vrchního správce tratí až po defektoskopisty.

ZE SVĚTA

Noční vlaky v Evropě: konec spojů?

Výbor pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu publikoval výzkumnou zprávu o budoucnosti nočních vlakových spojů, kterou vypracovala poradenská firma Steer Davies Gleave s podporou Politecnico di Milano. Zpráva „Noční vlaky v Evropě: konec spojů?“ podrobně zkoumá životaschopnost nočních spojů, jejichž počet v posledních letech výrazně klesl, a zvažuje důvody pro jejich provoz. Zatímco ve zprávě se uvádí, že ani Evropská komise, ani velký počet členských států EU neuvažují o zachování nočních vlaků jako o specifickém cíli, mohla by se zvážet opatření, která podpoří jejich budoucí provoz. Zpráva uvádí, že noční spoje se i přes svůj pokles stále podléhají na potřebách mobility evropských občanů. Přestože „je nepravděpodobné, že sektor nočních spojů přeroste svůj velký tržní prostor“, autoři tvrdí, že jimi navrhovaná opatření mohou pomoci zajistit jeho přežití.

Přeloženo z: <http://www.railwaygazette.com>

–rš–

Rakouská dráha rozšiřuje nákladní dopravu do Turecka

V rámci prosperující železniční nákladní dopravy s Tureckem dočasně firma Rakouské společnosti dráhy (ÖBB) Rail Cargo zvyšuje od května 2017 počet nákladních vlaků z dosavadních čtyř na pět dní v týdnu. Od letošního srpna pak rozšíří tyto spoje dokonce na šest týdnů, infor-

moval před časem rakouský koncern s tím, že se uvažuje o dalších spojeních nákladní dopravy mezi evropskými hospodářskými centry a Tureckem.

K rozhodnutí posílil rakousko-tureckou nákladní dopravu vedla ÖBB rostoucí poptávka jejich zákazníků po kolejové dopravě do a z této země a velmi dobré vyřízení vlaků. Jak uvedl rakouský deník Der Standard, Rail Cargo má na tureckém území i vlastní železniční zastupení. Železniční nákladní doprava mezi oběma státy nabízí klientům atraktivní službu, jež je spolehlivou alternativou proti silniční a lodní konkurenci, konstatoval list.

Jan Hála

Konec čekání v indických vlacích

Kdo cestoval v indických vlacích, ví, že není jednoduché získat jízdenku. Často se musí čekat, protože bez místa k sezení není jízdenka. Cestující si pak koupí více jízdenek, aby pak vybraným vlakem, nebo vlakem vůbec necestovali.

Indická vláda by chtěla indickou železnici modernizovat a investovat během 2 let do Indian Railways. Cílem je od roku 2020 zajistit dostatečnou nabídku pro cestující, aby systém čekání na jízdenku byl zbytečný. Indian Railways chtějí investovat do nových tratí, kam by mohla být odkloněna nákladní doprava, aby zbylo více tras pro osobní dopravu a tím se zvýšila kapacita. Vláda tak chce investovat 120 miliard. eur. Již za poslední dva roky bylo vybudováno 16 500 km kolejí a za posledních 70 až 75 let to bylo celkem 20 000 km. Investováno je

VŠIMLI JSME SI

● **REKONSTRUKCE** Negrelliho viaduktu byla slavnostně zahájena ve čtvrtek 8. června (po uzavření tohoto čísla) ve dvoraně Masarykova nádraží v Praze. Starý most z roku 1849 bude opraven třetí roky a na jeho dlouho odkládanou rekonstrukci bude vynaloženo téměř jeden a půl miliardy korun. Účast na slavnostním zahájení rekonstrukce přislíbili premiér Bohuslav Sobotka, generální ředitel SŽDC Pavel Surý a předseda představenstva společnosti HOCHTIEF CZ Tomáš Bílek. 1100 metrů dlouhý most bude po většinu doby své opravy mimo provoz a větší vlaků bude končit na nádraží Praha-Bubny.

● **HISTORICKÝ MOTORÁČEK** „Věžák“, vyrobený v roce 1931, se stal součástí programu Slavnosti města Šumperka, které zde proběhly v sobotu 3. června. „Věžák“ (M120.417) je nejstarší pojízdný motorový vůz v naší republice, který vloni oslavil své 85. narozeniny a je v majetku Národního technického muzea. Deponován je na nádraží v Šumperku. V uvedený den vyrazil dvakrát na cestu mezi Šumperkem a Velkými Losinami po soukromé trati, patřící Svazku obcí údolí Desné.



● **U ULICE ŽELEZNIČNÍ** v Plzni na hlavním nádraží vzniklo nové sedmé nástupiště, které je na rozdíl od bývalých provizorních nástupišť na opačné straně nádraží pohlednější a modernější. Jedná se o provizorní nástupiště, které bude sloužit pouze po dobu stavby. Po dokončení nebude toto nástupiště již zachováno. Zajímavostí je, že do současné doby nebylo v Plzni provozováno nástupiště s tak vysokým číselným označením. Snímek Michael Mareš.



● **DNE 16. KVĚTNA** proběhla přeprava parní lokomotivy řady 524.1110 z České Lípy, kde byla po posledním vychladnutí kotle deponována, do muzejního depa Českých drah v Lužné u Rakovníka. Parní lokomotiva, která byla vyrobena v ČKD Praha pod výrobním číslem 1569 v roce 1931, bylo nově přiděleno pro počítačové zpracování dat označením 992.001-8 a její přepravy se zhostil muzejní prototypový „Brejlovec“ T 478.3001 spolu s doprovodným vozem. Přejme tedy „Vanovce“ která se nachází ve „vystavovatelném“ stavu, aby se v Lužné dočkala nejen lepších dob, ale také případného zprovoznění už jen proto, že stroj této řady se v provozuschopném stavu na našem území nenachází. Snímek Jaroslava Rajnyše je ze stanice Obřice.

● **CELÝ MĚSÍC ČERVEN** bude z provozu vyloučena trať mezi stanicemi Olomouc hl. n. – Drahanovice (trať č. 275). Po dobu výluky budou všechny vlaky osobní dopravy nahrazeny náhradní autobusovou dopravou, některé více frekventované spoje budou posíleny. Důvodem této dlouhodobé výluky je oprava mostu přes řeku Moravu a údržba trati.

rovněž do nových vozidel a lepšího servisu. Již od června 2017 se má začít jezdit mezi Bombají a Goa, kde se bude nabízet podobný servis jako ve vlacích ICE (bistro oddíl, automata na kávu, LCD obrazovky v každém sedadle). Vlak jménem Tejas Express má mít 20 vozů s automatickými dveřmi – novinka v Indii. Více o cestování ve vlacích Indie na: www.indienaktuell.de/magazin/tourismus/zugreisen-indien-1-659317

Z Indie Aktuell, 12. 5. 2017, zpracoval –sh–

FS s novou strukturou chce expandovat

S účinností od 1. ledna 2017 se nákladní doprava Trenitalia připravuje na pozdější vstup na burzu jako společnost „Mercitalia Rail Spa“ (v italském „merci“: vozy/zboží) v holdingu státních železnic FS Italiane. Mercitalia Rail (MIR) chce radikálně omladit park lokomotiv pro nákladní vlaky. Jako první krok je plánován nákup 100 nových lokomotiv.

Do konce roku 2017 by mělo dojít k velkým změnám i u osobní dopravy, když Trenitalia (regionální doprava) by měla zůstat v 100% vlastnictví FS Italiane. Vysokorychlostní vlaky a dálková doprava by měly být částečně privatizovány a včleněny do společnosti, jejíž jméno zatím není známo. Holding Gruppo FS Italiane by pak chtěl expandovat jak v Itálii, tak i do zahraničí, jakož i do sektoru autobusové dopravy. Například na počátku roku 2017 bylo dojednáno převzetí řeckého dopravce „TrainOSE“ nebo franšizy „c2c“ ve Velké Británii od National Express Group.

Z E-R 04/2017, zpracoval –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 23 – 15. 6. 1992

„Nikdy jsme nebyli proti požadavkům strojvedouců,“ zni titulku stanoviska Ústředí OSŽ k vývoji situace poté, co vedení ČSD podepsalo kolektivní smlouvu ČSD se čtyřmi odborovými centrály, bez Federace strojvedouců (FS). Sporným bodem bylo stanovení priorit – zatímco FS prosazovala zkrácenou pracovní dobu rozšířit i pro strojvedoucí na posunu, OSŽ ji požadovala nejen pro tuto profesi, ale i pro další náročná provozní profese. Poté, co vedení ČSD rozhodlo, že se vzhledem k nepodpisu ze strany FS kolektivní smlouva nebude vztahovat na členy FS, obrátili se ostatní čtyři odborové centrály na vedení ČSD s požadavkem, aby toto své rozhodnutí zrušilo, neboť by na něj doplatili řádoví strojvedoucí, kteří za chybné rozhodnutí představitelů své odborové centrály nemohou.

Rozhodnutí o tom, že se kolektivní smlouva nebude vztahovat na členy FS, vyvolala v depch kuriózní stav, jak se dočítáme v rozhovoru s předsedou ZV OSŽ lokomotivního depa Břeclav. Za stejné peníze měl totiž některý strojvedoucí pracovat více, některý méně.

V Obzoru se dále dočteme informaci o založení Železničního konzumního družstva, výzvu klubům důchodců i jednotlivcům o sdělení názoru na založení Asociace důchodců při OSŽ a také informaci o novince na ČSD – Kilometrické bance na 2000 km, která byla zavedena od 1. června 1992 a která přinášíela možnost levnějšího jízdného na delší vzdálenosti.

Obzor č. 24 – 22. 6. 1992

V rubrice „Co se děje v ústředí“ se dočítáme o změně rozhodnutí vedení Federace strojvedouců ve věci podpisu kolektivní smlouvy ČSD. FS nejprve striktně trvala na svém požadavku rozšířit zkrácenou pracovní dobu 36 hodin pro strojvedoucí na posunu a chystala na podporu jeho prosazení stávkou.

Dne 12. 6. 1992 však došlo k obratu a FS se rozhodla kolektivní smlouvu podepsat. Kolektivní smlouva obsahovala proti předešlé KS, podepsané čtyřmi odborovými centrály dne 29. 5., nový bod, kterým se rozšiřovala zkrácená pracovní doba na strojvedoucí u posunu, na strojvedoucí nezařazené do nepřetržitého provozu, na posunovače a vedoucí posunu, a to postupně od 1. 6. 1992 na základě zhodnocení technologických možností na jednotlivých pracovištích. Došlo tak k uklidnění situace a k odvrácení možné stávky Federace strojvedouců.

Na tiskové konferenci, uspořádané vedením Českých drah dne 12. 6., řekl ústřední ředitel ČSD mimo jiné: „Došlo oboustranně ke kompromisu. Přístup odborových svazů hodnotím velmi pozitivně. Podpis kolektivní smlouvy zabránil stávce Federace strojvedouců, která by měla nezodpovědně následky nepříjemné pro ČSD, ale pokud by byla dlouhodobého rázu, myslím i pro celé národní hospodářství.“

Zdeňka Sládková

Rekonstrukce železniční stanice Lovosice je v plném proudu

V současné době probíhá celková rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice, a to v rámci dvou prolínajících se staveb. Kromě akce Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice, jejíž náklady 584 139 996 Kč jsou částečně hrazeny z prostředků Evropské unie – Fondu soudržnosti Operačního programu Doprava, probíhá souběžně stavba Rekonstrukce RZZ kolejí řady 600 v žst. Lovosice v hodnotě 47 927 871 Kč, která byla hrazena ze Státního fondu dopravní infrastruktury a firmou Lovochemie, a. s.

Předmětem prací je instalace nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení třetí kategorie ESA 44 (náhrada reléového zabezpečovacího zařízení z roku 1972, které bylo vyprojektováno a sestaveno v tehdejšímu Leninogradu, jedná se o poslední zařízení tohoto druhu v ČR), přičemž součástí stavby je také částečná rekonstrukce železničního svršku, trakčního vedení, ukolejnění, sdělovacího zařízení, a v neposlední řadě úprava zdejšího ústředního stávkového, kde je umístěno ovládací pracoviště jednotného obslužného pracoviště – JOP (signalistické zde mají nové ovládací pracoviště vybavené telekomunikačním terminálem s dotykovým panelem), jehož prostřednictvím jsou zatím ovládané nové zabezpečené manipulační koleje číselné řady 200 a 600 (dokončeno v září roku 2016), jež potřebují mít dostatečnou přepravní kapacitu vzhledem k budoucímu předpokládanému nárůstu kontejnerové dopravy.

Zejména poslední zmiňovaná kolejová skupina 600 prodělala rozsáhlé úpravy, spočívající

v demontáži výhybek č. 604, 605, 611 a kusé koleje č. 601a, namísto nich byla vložena kolejová pole z nového materiálu. Pro zjištění volnosti kolejových úseků je použito počítačů náprav typu Fauscher, čímž došlo ke zrušení izolovaných styků.

V současnosti ve stanici probíhá kompletní výměna hlavních a seřadovacích návěstidel, při-

čímž bylo započato s výstavbou nových přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ) na dobočné regionální trati č. 114 v úseku Lovosice – Čížkovice. Cílem těchto stavebních prací, s předpokládaným dokončením koncem letošního roku, je zvýšení bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy a následná možnost dále řídit stanici z CDP Praha.

Tomáš Martinek

Přejezdy na trati Čerčany – Světlá nad Sázavou jsou díky modernizaci bezpečnější

Správa železniční dopravní cesty zmodernizovala vybrané železniční přejezdy na 90 km dlouhé regionální trati č. 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou (tzv. Horní pacifik). Zhotovitelem je První SaZ Plzeň, a. s. Rekonstrukci prošla křížení železnice se silničními komunikacemi různých kategorií. Před výpravní budovou žst. Světlá nad Sázavou je umístěna tabule, informující o této investiční akci.

V rámci stavby Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v úseku Čerčany – Světlá nad Sázavou, která byla započata v červnu roku 2015 a dokončena v červnu roku 2016, bylo zmodernizováno celkem 19 přejezdů, jež byly opatřeny světelnými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními (PZZ) s výstražníky typu AZD 97, jejichž činnost je automatická, ovládaná jízdu vlaku, kterou vyhodnocují a zaznamenávají počítače náprav. Kontrolní a ovládací prvky několika přejezdových zařízení ve Hvězdonicích, v okolí Zruč nad Sázavou a v Ledči nad Sázavou se nacházejí v dopravních kancelářích tamních železničních stanic, u zby-

lých přejezdů jsou zcela autonomní. Tento projekt v hodnotě 177 097 173 Kč byl spolufinancován z prostředků Evropské unie Fondu soudržnosti Operačního programu Doprava ve výši 137 215 098 Kč, přičemž národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Cílem této investiční akce bylo zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční a železniční dopravy, což je hlavní prioritou Operačního programu Doprava.

Tomáš Martinek



Modernizace vybraných železničních přejezdů na 90 km dlouhé regionální trati SŽDC č. 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou zvýšila bezpečnost a plynulost silniční a železniční dopravy. Na snímku je jeden ze zrekonstruovaných železničních přejezdů P 5891 u vlakové zastávky Mrzkovice v km 43,8.

Práce elektrodispečera je v mnoha směrech náročná

Základním úkolem elektrodispečera je zajištění plynulého energetického napájení a organizace práce na elektrických zařízeních ve vymezené oblasti řízení. Zodpovídá nejen za napájení trakčního vedení, na kterém je závislá jízda vlaků elektrické trakce, ale také za veškerá ostatní elektrická zařízení, která zajišťují napájení zabezpečovacích zařízení (traťových, staničních i přejezdových), ohřev výhybek, osvětlení nebo napájení elektrických rozvodů v budovách.

V síti SŽDC se nachází celkem deset řídicích pracovišť elektrodispečerů, jedno z nich je na Oblastním ředitelství SŽDC v Ostravě. V prostorné místnosti, jejíž přední stěna je vyplněna velkoplošnými zobrazovacími, je znázorněno schéma napájení celé řízené oblasti. T kopíruje prakticky celé území Moravskoslezského kraje. Jak vysvětluje vedoucí zdejšího elektrodispečinku, Ing. Jiří Vaněk, elektrodispečer ovládá zařízení pomocí klientské stanice řídicího systému, na kterém provádí manipulace. Zdejší zařízení dále umožňuje zobrazení detailnějších celků, odečty stavů z ovládaných stanic a další administrativní činnosti s tím spojenou. „Veškeré události jsou archivovány pro případnou budoucí analýzu,“ upozorňuje Jiří Vaněk. Jak dále dodává, elektrodispečeré obsluhují pomocí dotykové obrazovky komunikačního terminálu telefonny a radiostanice, sloužící ke komunikaci s výpravčími, vlakovými dispečery, strojvedoucími, ale také s dispečery nadřazené distribuční síti (ČEZ) a s elektrodispečery sousedních států.



Vedoucí elektrodispečinku SŽDC, OŘ Ostrava, Ing. Jiří Vaněk (vpravo) s elektrodispečerem Romanem Mayerem před obří obrazovkou, která ukazuje provozní situaci v jednom z přidělených úseků.

„V nepřetržitých směnách zde slouží dva elektrodispečeré, kteří zajišťují řízení jednotlivých elektrických stanic zajišťujících napájení a řídí veškeré práce na zařízeních vysokého napětí,“ přibližuje ve zkratce pracovní náplň svých podřízených Jiří Vaněk. „Všechny elekt-

rické stanice jsou bez trvalé obsluhy. Ovládní a manipulace probíhají dálkově prostřednictvím řídicího systému, nebo telefonicky pomocí příkazů obsluhujícím zaměstnancům při údržbě či poruchách,“ dodává.

A jaká je nutná kvalifikace pro práci elektrodispečera? „Nezbytné je nejméně středoškolské vzdělání s maturitou, tříletá praxe na elektrických zařízeních příslušného druhu a napětí, půlroční zácvik na pracovišti elektrodispečera a úspěšné absolvování odborné zkoušky. Nutné pro výkon práce jsou také pravidelné lékařské prohlídky,“ přibližuje vedoucí Vaněk podmínky pro výkon této odpovědné a v mnoha směrech náročné práce.

K práci elektrodispečerů také patří evidence a předávání informací o mimořádnostech, týkajících se například nehod na trati, vykojení, případně i informace o nahlášení nástražného výbušného systému na nádraží či ve vlaku. „Nastěti to nejsou časté případy, naši pracovníci však musí vědět, jak v podobných případech postupovat,“ dodává na závěr vedoucí ostravského elektrodispečinku.

Miroslav Čáslavský

PRÁVNÍ PORADNA

Pracovní posudek

Pracovním posudkem jsou veškeré písemnosti týkající se hodnocení práce zaměstnance, jeho kvalifikace, schopnosti a dalších skutečností, které mají vztah k výkonu práce.

Posudek o pracovní činnosti (pracovní posudek) je dokument (soubor dokumentů) odlišný od potvrzení o zaměstnání, má rovněž odlišný obsah i odlišný právní režim.

Povinnost zaměstnavatele vydat pracovní posudek je vázána na žádost zaměstnance. Forma žádosti není předepsána, zaměstnanec proto může žádost učinit jakýmkoli srozumitelným (a prokazatelným) způsobem (např. ústně, písemně, telefonicky, elektronickou poštou apod.). Nepožádá-li zaměstnanec o vydání pracovního posudku, povinnosti zaměstnavatele uvedené v § 314 ZP¹⁾ vůbec nevzniknou. Zákon nestanoví žádný časový úsek, ve kterém může zaměstnanec svoji žádost zaměstnavateli podat. Zaměstnanec může tedy žádost podat kdykoli během trvání pracovního poměru a po jeho skončení.

Zaměstnavatel je zásadně povinen vydat zaměstnanci pracovní posudek do 15 dnů od podání žádosti. Podává-li však zaměstnanec tuto žádost dříve, než v době dvou měsíců před skončením pracovního poměru (např. týden po uzavření pracovního poměru na dobu dvou let), nastává zaměstnavatelská povinnost k vydání pracovního posudku nejdříve dva měsíce před skončením pracovního poměru. Zaměstnavatel nic nebrání tomu, aby vydal pracovní posudek i jindy, není to však jeho povinnost – vydání posudku v jiném období se nelze domáhat.

Na uvedených závěrech nemůže nic změnit ani skutečnost, že se zaměstnanec nebo zaměstnavatel případně domáhají v soudním řízení podle § 72 ZP určení neplatnosti rozvázaní pracovního poměru. Dokud totiž není soudem pravomocně rozhodnuto o tom, že rozvázaní pracovního poměru je neplatné, považuje se rozvázaní úkon (právní jednání) za platný a pracovní poměr skončený ke dni, kdy měl skončit podle úkonu, který je v soudu napaden.

Pracovní posudek může obsahovat i hodnocení dalších skutečností, které mají vztah k výkonu práce. Může tedy obsahovat hodnocení jeho celkového vztahu k práci a k spolupracovníkům, hodnocení osobních vlastností, které mají bezprostřední vztah k výkonu jeho práce (např. svědomitost, iniciativnost, dodržování povinností vztahujících se k zaměstnancem vykonávané práci, schopnost k řízení

a organizování pracovního procesu apod.). Pracovní posudek je vždy charakterizován vlastními (subjektivními) soudy hodnotitele (zaměstnavatele), zejména práce zaměstnance a jeho schopností. Protože hodnotící úsudek nemusí podle názoru hodnoceného zaměstnance vždy odpovídat objektivním skutečnostem, má zaměstnanec možnost domáhat se nápravy žalobou u soudu podle § 315 ZP. Zaměstnavatel by tak při vypracovávání pracovního posudku měl dbát na to, aby uvedeně hodnotící soudy byly podloženy objektivními skutečnostmi, jimiž by v případném soudním řízení správnost hodnocení prokázal.

Při vydávání pracovního posudku by měli zaměstnavateli zaměstnanec postupovat s přiměřenou mírou rozumnosti a s cílem posudek vydat (zaměstnavateli) a převzít (zaměstnanec). Nevzdá-li zaměstnavatel zaměstnanci na jeho žádost pracovní posudek ve stanovené lhůtě, může se zaměstnanec splnění této povinnosti domáhat žalobou na uložení splnění této povinnosti u soudu.

ZP neupravuje a nestanoví lhůtu pro uplatnění tohoto práva u soudu, je potřeba vycházet z obecné promlčecí lhůty, která činí 3 roky a běží ode dne, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé. Zaměstnanec se se svým právem na vydání pracovního posudku může poprvé na soud obrátit tehdy, kdy zaměstnavatelé uplynuly lhůty, v nichž je povinen pracovní posudek vydat (15 dnů od žádosti zaměstnance o vydání pracovního posudku, nejdříve však 2 měsíce před skončením pracovního poměru).

Jiné informace o zaměstnanci než ty, které mohou být obsahem pracovního posudku, je zaměstnavatel oprávněn o zaměstnanci podávat pouze z jeho souhlasem, nestanoví-li zvláštní právní předpis jinak.

Nesouhlasí-li zaměstnanec s obsahem pracovního posudku, může se domáhat do 3 měsíců ode dne, kdy se o jeho obsahu dověděl, u soudu, aby zaměstnavateli bylo uloženo přiměřeně jej upravit (§ 315 ZP). Žaloba zaměstnance musí v návrhu přesně obsahovat, která část pracovního posudku má být změněna a jakým způsobem.

Mikuláš Hubičák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

¹⁾ zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Natáčíte se film o trati 261

Naši předci zanechali v České republice hustou železniční síť, zčásti tvořenou místními tratěmi. Naše doba si však tohoto dědictví neváží a osudy těchto tratí jsou stále nejisté. Popularizaci místních tratí může napomoci filmový cyklus o našich lokálkách. Jeden z filmů tohoto cyklu vzniká také o místní trati ze Svitavy přes Poličku do Žďárce u Skutče, kterou pod číslem 261 můžeme najít v jízdním řádu SŽDC. Trať v předešlém a letošním roce slaví 120 let od zahájení provozu.

Ve sváteční den 8. května 2017 vyjel na lokálku historický motorový vůz M 240.0113, který bude jednou z postav ve filmu o místní trati, procházející Českomoravskou vrchovinou. Film je připravovaný studiem AV FONa Chrudim.

Mimořádný vlak vypravený pro účely filmování měl celou řadu zastávek s komentovaným doprovodem o historii dané lokality, stanice a zastávky. Některé záběry do filmu vyznívaly opakovaným průjezdem některých úseků. Vlak byl provázen komparesem, z častí tvořeným členy spolku Kolejová z Blanska.

Na tvorbě filmu se podílí rovněž spolek Poličská lokálka, někteří jeho členové byli oblečeni v uniformách ČSD z 70. a 80. let a pomáhali tak vytvořit dobovou atmosféru na místní trati. Samotný motorový vůz M 240.0113 byl doplněn historickými směrovkami a hvězdou, nezbytným doplňkem, který byl povinný v minulých dobách. Motorové vozy řady M 240.0 na místní trati zajišťovali několik let z České Třebové. Po skončení natáčení potřebných záběrů ve Žďárce u Skutče se motorový vůz vrátil opět po místní trati do České Třebové, kde je deponován.

Film o historii místní dráhy vyjde na DVD v závěru letošního roku a premiéra se předpokládá ve Svitavě v Poličce. Kromě záběrů z natáčecího dne budou ve filmu prezentovány také historické materiály o dráze a záběry z úspěšných oslav roku 2016 a chybět nebudou ani upoutávky na turistické cíle a zajímavosti okolo této lokálky.

Pavel Stejskal,
Česká Třebová



Filmaři při práci na zastávce Svitavy zastávka.

NÁZORY

Britové poznávají důsledky privatizace na železnici

Dotyly se mi do rukou noviny z Velké Británie. Sice skoro dva roky staré, ale zase Británie je asi o třicet let dál než my, takže pořad jde vlastně o (naši) budoucnost.

Názorová část se zabývá problémy na železnici a většina se točí kolem nedostatečné kapacity spojů. Podle některých by se měly rovnou vytrhat stoly a dosadit za ně sedačky, dle jiných radši zrušit 1. třídu ve špičce. Dočítám se srdceryvná svědectví o vlacích, které jsou pravidelně tak plné, že do nich nelze přistoupit, že lépe se cestovalo i skrz Asii. Že ministr železnice používá fráze o „kapacitní výzvě“, aniž by přiznal, že není jak dopravce donutit nasmulovanou kapacitu zvýšit nebo omezit jedničkou. Pan P. D. z Londýna však korunuje vše slovy: viníkem tohoto příšerného stavu je privatizace. Vlastník nemá důvod zabírat se ničím jiným, než je návrat peněz akcionářům. Jediným řešením je znárodnění. Pouze státní dráhy lze tlačít ke změně kapacity.

A kde jsme my? Jsme ve stavu, kdy České dráhy s obnovou vozového parkem přitáhly velké množství nových cestujících. Ideální sousto pro podnikatele a tedy správná doba na privatizaci čili tendry na provoz vlaků! Logicky vítězí ti, kteří jsou levní, rozuměj mají krátké soupravy, za jejichž průjezd se moc nezaplatí. Často k nim ale prostě další vagon připojí nejde.

Představím-li si, že podkrušnohorské nebo děčínské rychlíky by mohly tahat kraťouchné soupravy „LE“, je mi nanic. Kam se připojí posilové vozy? A co šumavské tratě? Kam dá GWTR kola? Jak připřáhně htylák? Cyklisté se nevejdou už dnes. A bude hůř. Brzy se nevejdou ani cestující. A stejně jako v Británii budou

soukromníci rozleží už za patnáct let taky všude, s patnáctiletými smlouvami. Na posilování souprav nebudou mít zájem, ba ani vozy. Vážení cestující, půjčte si britské Metro, ať taky vidíte, co vás čeká!

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Průvodčí, to byl dříve „pán vlaku“!

V sedmdesátých letech jsem jako průvodčí jezdil nejradši na trati Praha – Horažďovice předměstí, vlaku se říkalo Babíňák. Byl to pohodový rychlík (jeden čas jezdil jako spěšný vlak). Jezdilo se na Šumavu, kde byl takový svěží vzhled.

V Horažďovicích jsme dostávali zdarma oběd, ten byl velmi dobrý, v tom hostinci u nádraží dobře vařili, a k tomu jsme si dali pěňvák – mohli jsme, neboť jsme měli odpočinek téměř do 17 hodin. U nádraží byl obchod a tam měli tenkrát vynikající chléb, vozil jsem jej paní doktorce v Italské ulici.

Pamatuji si, že jednou tento rychlík na mě čekal na hlavním nádraží půl hodiny, tenkrát vlakvedoucí neodjel bez průvodčího. Měl jsem to jako vloučák, bral jsem si na účet stanice z Chodovské ulice taxík, abych stačil přijet k tomuto rychlíku.

Když jsem v každém kupé pozdravil cestující, vždy mi odpověděli, popřál jsem jim šťastnou cestu. Vážil jsem si starších lidí – cestujících, kteří mě často titulovali „pane dráha“ a často i děti, musel jsem se jen usmívat. Většina cestujících, když chtěla nějakou informaci, mě zdvořile oslovila „pane průvodčí“, třeba, prosím vás, kdy dojedeme tam a tam.

V Babíňáku jsem neměl žádné potíže, vždy spokojený cestující, zima ve vagoně nikdy nebyla. Tak jsem si připadal jako pán na vlaku a byl jsem jim asi opravdu. Taky mi připadalo, že cestující velmi často při nástupu i při výstupu zavírali za sebou dveře. Po přijezdě na Šumavu jsem byl vždy spokojen a těšil se na dobrý oběd a na odpočinek na nocleže.

Zkrátka vždy jsem se těšil, až pojedou Babíňákem a bral jsem jej proto často jako vloučák.

Jiří Krejčí



Parní vlak Postřižinský Expres projíždí po trati 040 nedaleko zastávky a hlásky Skřivany.

Postřižinský expres 2017

Stalo se již zvykem, že vždy poslední sobotu v květnu vyjíždí tradiční „Postřižinský Expres“. Tento parní vlak každý rok mění trasu a letos, tj. v sobotu 27. 5., jel z Nymburka přes Městec Králové a Chlumec nad Cidlinou do Staré Paky. Ze Staré Paky pak pokračoval přes Libuň a Jičín zpět do města, kde se postřižinské pivo vaří – do Nymburka. Soupravu sestavenou z historických vozů řady Ce a Bai a služebních vozů Daa–k

vezla parní lokomotiva 464.008 zvaná „Ušatá“ z výtopny Hradec Králové. Ve služebních vozzech se prodávalo občerstvení a chybět nemohly ani čepované Postřižiny. Během pobytů ve stanicích vyhrávala živá hudba. Tuto zajímavou okružní jízdu si nenechali ujít mnozí nadšenci a pamětníci zase zavzpomínali na doby, kdy zde „Ušatá“ byly doma.

Vít Mareš

Unikát na kolejích

V sobotu 27. 5. museli být všichni strojevodicí, příjízdějící či odjízdějící z pražského Masarykova nádraží, zvláště ostražití. Podél kolejí se zde toho dne pohybovalo celkem dost lidí s fotografickými aparáty. Důvod byl nasnadě. Na kolejích mezi Masaryčkou a Bubny totiž onu sobotu bylo možno spatřit jednu vskutku železniční raritu. Národní technické muzeum, ve spolupráci s ČD, a. s., pořádalo mezi oběma stanicemi veřejné jízdy parního motorového vozu M 124.001 „Komarek“. Jedná se o jeden z nejvzácnějších exponátů sbírek NTM, jediný dochovaný vůz tohoto typu (a navíc v provozním stavu).

Parní motorový vůz byl vyroben v roce 1903 s určením pro službu na lokálních tratích. Někdy čas patřil městu Louny a objevil se také na jedné z „Podřipských lokálek“, při službě na trati Libochovice–Louny. Ve službě u ČSD byl až do roku 1946. Název vozu je odvozen od jeho kotle, vyrobeného firmou F. X. Komarek Vídeň. Jedná

se o předchůdce všech motorových vozů, které dnes jezdí na našich lokálních tratích. I navzdory svému úctyhodnému věku, dokáže uhnět rychlostí až 50 km/h. Hmotnost vozu je 24 tuny a výkon 26,8 kW. Pojme 32 sedících a 6 stojících cestujících. Do jeho uhláku se vejde 400 kg uhlí a vůz disponuje nádrží na cca 1,4 kubíku vody. S touto zásobou dokáže údajně ujet vzdálenost až 70 km.

Všem pracovníkům NTM a DHV ČD, kteří se starají o podobné historické vozy a lokomotivy, patří naše poděkování. Je tak naděje, že se zachovají i budoucím generacím.

U příležitosti 200. výročí narození Františka Ringhofferů II., bylo možno rovněž shlédnout v areálu budoucího „Muzea železnice a elektrotechniky“ v depu na pražském Masarykově nádraží expozici, zaměřenou na produkci firm F. Ringhoffer a Koprivnické vozovky, kde byl v neděli 28. 5. vystaven také parní motorový vůz Komarek.

A. K. Kýzl



Na pozadí panoramatu pražských Hradčan projíždí po Negrelliho viaduktu dne 27. 5. parní motorový vůz M 124.001 Komarek.

Navštivte výstavu o vyloučené trati Kralovice – Mladotice v Mariánské Týnici

17. května v 17 hodin byla v muzeu Plzeňského kraje v Mariánské Týnici u Kralovic zahájena výstava „Historie železniční tratě Rakovník – Mladotice“, která potrvá pouze do 25. června 2017. Úvodní slovo přednesl zástupce železničního muzea v Lužné u Rakovníka Ing. František Kaplan. Hudební doprovod zajistili žáci Základní umělecké školy Kralovice u Rakovníka, jedna ze

skladeb se jmenovala „Vlak“. Umělecký zážitek byl velký a zanechal ve mně hluboký dojem, jak se kulturní úroveň menších měst zlepšuje.

Bohužel se zahájení výstavy nezúčastnil nikdo z vedení Plzeňského kraje, ač byli pozváni a v současné době s nimi vedou aktivisté zásadní jednání o možném obnovení provozu na dvacet let vyloučeném úseku tratě Kralovice u Rakovníka – Mladotice, na němž byla od 1. 1. 1997 zavedena nepřetržitá výluka traťové koleje. Plány jsou velkolepé – jako zřízení zastávky Mariánská Týnice poblíž muzea či zastávky Kralovice (západ). Jestli tyto plány vyjdou, není v tuto chvíli jasné.

Výstava je pojata jako připomínka minulosti tratě s přesahem do budoucnosti – součástí expozice je i fiktivní dopravní kancelář s čekárnou pod názvem „Mariánská Týnice“. Výstavy se zúčastnili i někteří aktivní členové a duchodci OSŽ z Plzně.

Martin Kubík



Snímek z výstavy – v pozadí fiktivní stanice Mariánská Týnice, v expozici jsou zařazeny i mé články z Obzoru o této trati uveřejněné v minulých letech.

U osiřelých kolejí

V červnu tomu budou už čtyři roky, co utichl železniční provoz na trati SŽDC č. 097 mezi Lovosicemi a Radejčínem. Tehdy s sebou vzala velká voda nad obcí Litochovice nad Labem kus železničního náspu i s kolejemi. Vodní živel poškodil i část tehdy rozestavěné dálnice D8, což bylo široce medializováno. Nicméně po dálnici se již od prosince loňského roku jezdí, byť zatím jen po jednom ze dvou mostů, ale železniční koleje doposud spí. A tak od oné neblahé noci, kdy došlo k mohutnému sesuvu, rozhostilo se mezi skalami pod zříceninou gotického hradu Oparno (z 1. poloviny 14. století) nezvyklé ticho. Kolejnice zde tiše rezaví a oprava poškozeného úseku je (zatím) v nedohlednu. Náklady na opravu se odhadují na několik desítek milionů korun, přičemž asi nejlepším řešením pro budoucnost by bylo celý kritický úsek přemostit. Soudě ale podle pořezaných větví podél trati u skalních zářezů, traťováci i tento, zatím neprovozní úsek udržují.

Na prahu nové turistické a cyklistické sezony je opět nevhodou, že do autobusu náhradní dopravy vás s kolem či koloběžkou nevezmou, a to i přesto, že v autobuse cestuje pokaždé sotva několik lidí. Pro mnohé cyklisty by bylo výhodné svězt se vlakem do Dobkoviček či do Chotiměře a odsud pokračovat dál Oparenským údolím k přívozu přes Labe v Malých Žemosekách.



Pohled ze zříceniny hradu Oparno na královnu Českého středohoří – Milešovku, 837 m.

Nezbývá než doufat, že ony „ledy se konečně pohnou“ a s opravou malebné lokálky se začne. Zatím berme toto malé ohlédnutí jako pozvánku na jarní výlet do Českého středohoří.

A. K. Kýzl



Opuštěné koleje mezi skalami pod zříceninou gotického hradu Oparno zatím stále jen tiše rezaví.

Příznivá parní zpráva z Wolsztyna

Od 17. května 2017 byl zcela neočekávaně obnoven parní provoz kolem muzejní výtopny v polském Wolsztyně. Jedná se o dva páry parních vlaků ve všední dny relace Wolsztyn – Leszno a zpět, v sobotu pak dva páry parních vlaků Wolsztyn – Poznaň a zpět.

Stalo se tak po třech letech, kdy náhle parní provoz ve Wolsztyně utichl. Provoz mají zajišťovat parní lokomotivy Ol 49–56 a Pt 47–65.

Jízdní řád najdete na webové stránce <http://www.parowoz-y.com.pl/rozklad.htm>.

Martin Kubík



Lokomotiva Ol 49–59 v zst PKP Nowa Wies–Mochy směr Leszno, 13. 3. 2014 ráno po půl sedmé.



Část hulínských seniorů před nádražím v Rajčkových Teplicích

Senioři z TSS Hulín navštívili hotel Skalka

Při loňském výletě do Luhačovic se senioři z TSS Hulín dohodli, že letos navštíví zařízení OSŽ v Rajčkových Teplicích – hotel Skalka. Vyžili zvýhodněnou nabídku, která o prodlouženém víkendu od 11. do 14. května nabízela i léčebné procedury a uspořádali třídní výlet do tohoto hotelu.

Protože někteří z hulínských seniorů byli v této lokalitě již před lety, kdy hotel byl znám pod jménem Baník, mohli srovnávat, co všechno se změnilo. A nebylo toho málo – dřívější stav se s tím letošním nedá vůbec srovnávat, ubytování, obsluha i léčebné procedury jsou na vysoké úrovni, takže spokojenost všech 26 seniorů byla velice vysoká.

Jiří Žádník,

bývalý předseda ZV OSŽ TSS Hulín

Návštěva dopravního podniku města Pardubic

Klub důchodců při ZO OSŽ Praha–Vršovice uspořádal 25. dubna návštěvu dopravního podniku města Pardubic s prohlídkou zázemí dopravního podniku a projíždkou historickým autobusem Škoda 706 RTO a historickým trolejbusem Škoda 8Tr9 po městě. Velké poděkování patří vedení dopravního podniku za umožnění celé akce a Ing. Ladislavu Podivínovi (z DPMP) za čas, který nám po celou dobu věnoval.

Během akce jsme dále navštívili místní krematorium, Kunětickou horu a v rámci projíždky meziměstské trolejbusové trati i Lázně Bohdaneč. Pro všechny to byl úžasný zážitek. Akci naplánovali a zorganizovali paní Těťivová a pan Polák z klubu důchodců ZO OSŽ Praha–Vršovice.

Josef Hahn



Senioři ze ZO OSŽ Praha–Vršovice se svezli historickým autobusem Škoda 706 RTO.

Moudrost pro tento den
Co je život než řada stanic, kde jsme zmeškali nebo chytili svůj vlak.
Galsworthy

Železničářské hry 2017

6. ročník Železničářských her se uskuteční 14. 9. – 16. 9. v Rajčkových Teplicích. Čekají vás nové výzvy, soutěže, které neznáte, místa, která vás ohromí. A k tomu dobrá zábava, tým báječných lidí, radost z pohybu, hodnotné ceny. Soutěž je určena pro čtyřčlenné smíšené týmy.

Přihlášky zasílejte na e-mail: olympiada@osmb.cz, tel. 605 245 783 (v síti OSŽ MB zdarma) nejpozději do 31. 7. Startovné za celé čtyřčlenné družstvo je 8000 Kč, nehradí se na místě, ale prostřednictvím FKSP nebo sociálního fondu. Kapacita je omezena, proto s přihláškou neváhejte!

Podrobnosti na www.osmb.cz. –red–

Pozvánka na setkání absolventů Železničního učiliště v Brně, oboru sdělovací a zabezpečovací technika

Železniční učiliště v Brně od svého založení v roce 1949 do jeho transformace do Středního odborného učiliště spojů a Středního odborného učiliště v letech 1998 až 1999 absolvovalo s výučním listem nebo s maturitním vysvědčením přes 5000 učňů a studentů. Organizátoři si dovolují pozvat všechny absolventy na přátelské setkání, které se bude konat v pátek dne 15. září 2017 od 10 h v prostorách unikátní Muzejní expozice železniční sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové (ME SZT), Kydlínovská ulice 1300 (areál společnosti Signal Mont. s. r. o.), jejímž provozovatelem je Technická ústředna dopravní Správy železniční dopravní cesty, s. o. Setkání je spojeno s bezplatnou prohlídkou expozice. Připomeneme si osobnost jednoho z absolventů učiliště pana Ctibora Pokorného, který sehrál významnou roli v historii expozice. Připravena je přednáška někdejšího pedagoga učiliště o koncepci a realizaci vysokorychlostních tratí v ČR.

Hlavním bodem však jistě budou vzájemná setkání a výměna vzpomínek účastníků.

Bližší informace o setkání poskytnou organizační výbor. Pokud možno, prosíme o potvrzení účasti. Josef Staněk, tel.: 723 940 811 potvrzení účasti Miloslav Tesař, tel.: 724 240 892, potvrzení účasti Jitřenka Horáková, tel.: 607 710 872.

Další informace o ME SZT, včetně popisu cesty, mapy a další kontakty lze najít na: <http://www.tudc.cz/index.php/cs/meszt-hk>, e-mail: museum@tudc.cz, tel.: 972 341 035.

Organizační výbor setkání absolventů ŽU a Muzejní rada MESZT



Ostravským seniorům tentokrát nepřálo počasí.

Orientační běh seniorů

Sdružení seniorů ČD Ostrava hl. n. připravuje pro své členy vždy na jaře a nebo na podzim sportovní poznávací akce formou orientačního běhu. Letos to byl již pátý orientační pochod a opět v Bělském lese.

Ing. Josef Juřínek připravil v zalesněném porostu, dle předem připravené orientační mapy, trať. I přes deštivé počasí se na startu sešlo 18 seniorů. Počasí se však natolik zhoršilo, že z bezpečnostních důvodů a s ohledem na zdravotní rizika pro seniory se konal společný pochod celé skupiny. S deštníky a v pláštěnkách, ale s dobrou náladou a v pohodě prošel trasu všichni senioři společně. Na závěr si senioři udělali ještě malé posezení s občerstvením v hájence.

Poděkování patří Ing. Juřínkovi za obětavost, s kterou tuto akci ochotně a pečlivě připravil. Senioři si slíbili, že se na podzim sejdou znovu a to už jim snad počasí bude přát.

Helena Číková